

001597

太原市城建志

山西省太原市文史委

太原市城建志

山西省太原市文史委

目 录

解放后四十年太原城市建设回顾	高 正 (1)
解放前的太原城市建设	高 正 (23)
六十年代初彭真同志对太原城市 建设的一些评语	胡伟功 (30)
太原市城市布局与城市规划	臧筱珊 (32)
建国后太原城市总体规划三次编制 情况概述	乔含玉 (42)
岳维藩与太原城市建设	常士晔 (50)
太原市城市总体规划实施概况	贾建志 (58)
迎泽大街的今昔	樊守德 (66)
迎泽大街建设的前前后后	张钟祥 (74)
太原市城市街道名称的由来	乔含玉 (83)
发展中的并州饭店	王金芳 (88)
太原城市雕塑	郭盛洧 (97)
市内汾河五大桥	胡丛桂 (118)
市内立交桥的建筑情况	孙家顺 (127)
太原铁路交通发展概况	杜中堂 侯希强 (136)
太原市新旧火车站建设情况	杜中堂 侯希强 (144)

太原公交史话	凌振汉 王宇辉	(149)
山西航空史话	田树茂 田中义	(156)
太原电台的创建与发展	张杏芬 韩海燕	(182)
蓬勃发展的太原邮政事业	何国平	(190)
太原邮政大楼	何国平	(198)
解放前的太原自来水	张荣和	(200)
甘泉进万户, 情满并州城		
——太原市城市供水建设回顾	张百顺	(203)
太原市城市供水的水利系统水源	窦怀章	(216)
太原市自来水创始人——申畅	张荣和	(218)
太原市民用供电发展情况	刘新文	(221)
太原市供电建设	窦怀章	(226)
太原市工业用电发展简述	郭满林	(230)
太原市集中供热的规划与建设		
.....	何培文 孙 琨	(240)
近代太原城区环卫工作概述	肖寿凯	(246)
太原市城市环境卫生建设事业回顾		
.....	秦国栋	(253)
太原市环卫工作发展情况	张淑萍	(264)
太原市生活垃圾的清除与消纳	段 连	(276)
太原市环境保护工作概况	蔡继臣 刘大明	(282)
太原市环境保护监测站监测工作	蔡秀珍	(290)
整修西海子水系及拆除鼓楼纪实	胡伟功	(296)

太原市西郊和北郊工业区的排水

工程建设赵秉俊 (299)

太原市城市防洪工程胡丛桂 (307)

太原市防洪治理.....王 伟 (311)

有关太原市的城建规划和地震问题

.....胡丛桂 (316)

小资料樊守德 (57)

太原公园之首——迎泽公园..... (57)

太原最大的剧场——湖滨会堂..... (126)

太原最大的图书馆..... (135)

自行车在太原的出现..... (197)

太原第一次采用自动电话..... (215)

解放后四十年太原城市建设回顾

(1949—1990)

高 正

一、恢复时期（1949年～1952年）

1949年4月24日，太原市获得了新生。遵循党的七届二中全会决议精神：“必须用极大的努力去学习管理城市和建设城市”、

“管理和建设城市的中心关键是恢复和发展生产”的方针，太原市政府有计划、有步骤地开展了城市建设和管理工作。

首先发动群众，医治城市战争创伤。解放初期的太原，沟壕纵横、碉堡林立，灰渣瓦砾堆积如山，城市市政公用设施基本瘫痪，房屋破损严重，河道堤堰遭到严重破坏。面临这样一个百废待举的局面，市政府于1949年5月拨出16.56万元（占当年市属基本建设投资总额的97.4%），发动全市工人和贫苦市民、人民解放军指战员，采取以工代赈的办法整顿市容，打扫战场，维修房屋，修筑防洪堤坝，恢复市政公用设施和工农业生产。仅两个月时间，就建立了正常的生产生活秩序。

1950年初，市政府拟定了《动员全市人民建设人民城市方案》，确定重大市政工程建设由政府直接兴办，一般工程发动群众进行。这样既解决了与群众日常生活有关的一般道路整修、雨水污水排除等问题，也使有限的资金集中使用到重点工程上去。

二是加强城市规划建设管理，使城市管理逐步走上轨道。为了适应工业生产的全面恢复和发展，市政府于1949年6月19日制定了改造旧城区的第一个计划——《太原市城关各街道建筑线界

暂行规则》。尔后，又制定了一个粗线条的《太原市都市建设计划大纲(草案)》。1951年夏，在中央建工部的领导下和清华大学建筑系的师生、苏联专家的帮助下，在《都市建设计划大纲(草案)》的基础上，制定了《太原市城市发展初步控制规划》。另外，1950年6月颁布了《太原市建筑管理办法》，1952年颁布了《国家建设征用土地办法》、《太原市征用土地实施细则》以及私房管理等一系列管理办法，这些办法虽然还不太完善，但是对恢复时期的建设起到了重要的指导作用。

三是建立城市建设管理机构，组建设计施工队伍。解放初，市政府就成立了太原市建设局、地政局等城市建设管理机构。在地政局内设置征用土地机构和房产管理机构，核发土地产权证、房产证等；在建设局内设置了核发建筑执照、建筑营业执照等机构，使建设管理得到了加强。与此同时，筹建了市建设局工程处、市建筑公司、钢铁厂工程公司、铁路局工程处、山西省建筑公司、工矿建筑公司、省、市设计公司、水电安装公司等单位，施工队伍不断壮大。到1952年底，建筑施工队伍已有28039人。在此期间，市建设局、地政局都先后举办了测绘训练班，省工业厅成立了山西省建筑工程学校，培养了一批初、中级工程技术人员。经过“三反”“五反”，改造了旧建筑业，降低了工程造价，使建设工程质量不断提高。

四是省政府拨476万元，修建城市基础设施。这一时期省政府共拨出城市建设维护资金476万元，用于太原市的城市建设，不但迅速医治好了战争创伤，而且城市建设有了新的发展，全市共新建各种房屋53.7万 m^2 ，其中，住宅27.6万 m^2 ，新建了五一百货大楼和钟楼街合作大楼及市委办公大楼等公共建筑。新建、改建、翻修道路59.21公里，打通了南北干道五一路（当时称新开路），维修了西汽路（迎泽大街前身）和太榆公路、晋祠路，拆除了首义门及旧城墙，开辟了全市第一个广场——五一广场，

并于1952年底开工建设跨越汾河东西两岸的汾河大桥——迎泽大桥，建成了北涧河、北沙河两座钢筋混凝土桥。另外，群众整修了小街小巷46条，全长17公里，改善了市内交通，扩建了自来水厂，由解放初的一座增为三座，自来水管道路长度由40.4公里增为58.4公里，日供水能力由6920吨增为11520吨，用水人数由55000人，增为133000人。新建排水管道37条，长21公里，并改造了解放前的下水道，还新建防洪堤坝10.5公里。1951年4月开始，试办了公共汽车，全市共植树374800株，绿化面积为30.9公顷，建成了晋源、大南关两座苗圃。

这一时期，尽管太原市城市建设的规模还不大，但是不仅安定了社会秩序和满足了人民生活的需要，而且促进了工农业生产迅速恢复和经济的发展，城市面貌有了很大变化。城市人口由刚解放时的21.47万人，1952年底增加到38.17万人，增长了78%；工业总产值由解放时的0.42亿元，1952年增加到1.64亿元，增加了近两倍，呈现了欣欣向荣的气象，为今后的经济建设和城市发展打下了良好的基础。

二、“一五”时期（1953年～1957年）

从1953年起，太原市的城市建设进入了大规模的发展时期。全国156项大型骨干工业建设项目中，在太原选址建厂的就有11项。根据工业布局的需要，国家把太原列为全国三大化工生产基地之一。这一时期，太原的城市建设遵循“为工业生产服务，为劳动人民服务”的方针，得到了迅速发展，为以后的建设，奠定了坚实的基础。

1、编制了第一个城市总体规划，有效地指导了大规模的城市建设和工业建设。为了配合重点工业建设，在国家计委、国家建委的直接领导下，学习苏联和兄弟省、市的规划经验，1953年初制定了《太原市城市发展初步规划》，1954年编制了为期20年的城市总体规划和当时的近期建设详细规划，经国家建委正式批

准，并向国务院备了案。这是太原市第一个城市总体规划。

经过三十多年的实践证明，这个总体规划基本上是正确的，起到了配合工业发展，指导城市建设的作用。按照规划，改造了旧太原城的不合理布局，形成了按功能分区的城市布局和城市道路骨架的基本轮廓。

主要特点：一是功能分区非常明确，有比较好的工业布局，规划了北郊国防工业区、城北钢铁工业区、河西北部机械工业区、河西中部精密机械和轻纺工业区、河西南部化学工业区等五片工业区。工业区和生活居住区截然分开，其间有防护绿化带隔开，不但减轻了工业“三废”对居民生活环境的污染和对人民健康的威胁，而且有利于组织生产，达到了经济合理的效果。

二是选择铁路车站站场位置适当，有比较理想的铁路交通网。规划中对太原市旧铁路的改造和新铁路场站位置的考虑比较科学。客车站位置从正太街迁到建设路迎泽大街东端，改尽端式为通过式。客车站的位置既能紧靠市中心地区和城市主要干道，方便了旅客，又改变了旧车站和城市居住区混杂的弊端，改造了旧南同蒲铁路穿经城南生活居住区的不合理状况，规划了完整的铁路运输网，编组站、技术作业站、客货站、专用线均有合理的位置。

三是规划了民航飞机场迁往武宿，改造了旧亲贤机场混杂在市区中心内的不合理布局，解决了城市建设和民航净空要求的一系列矛盾。

四是规划了四通八达的道路系统。根据太原市东、西是山，汾河从中穿越，形成南北长、东西短的带状城市特点，规划了方格棋盘式的道路网，改造了旧太原城东西不通、南北不畅的“丁”字街道系统。规划了宽为70米的城市主轴线——迎泽大街，这是一个很成功的规划构思。

1954年编制的城市规划，由于缺乏经验和受当时条件的局

限，也存在一些问题。其中比较突出的问题是：当时的规划强调为重点工程服务，忽视了地方工业、街道工厂和大专院校、机关、企业的规划安排，没有把正在发展的西山煤矿和北营地区包括在规划区内；在布局中，未能根据工业区比较分散的特点，以及汾河和边山沙河分隔市区的自然地理条件来规划，而是片面强调集中，砍掉边缘的尖草坪等已具规模的住宅区。此外，在城市道路方式上，虽然改造了“丁”字街，但道路功能不分，城市道路网过密，交通任意穿行，对外公路穿经市区中心，增加了市区交通压力，致使道路虽有一定宽度，但通行能力低。特别是市政工程基础设施没有全面进行专业规划，以至一些市政工程的地面设施，如调度站、污水处理厂、变电站、堆渣场、泵站等在建设时没有合适的位置。这些缺点都给后来的城市建设造成一定的困难。

2、不断加强城市施工力量，以适应工业建设和城市建设的发展需要。随着城市建设和工业建设的发展，建筑施工队伍不断壮大。主要来自三个方面：一是由中央调归太原的冶金工业部第七冶金总公司、化工部电器安装工程公司、北京基建局第四工程处、旅大市第三建筑工程公司等。二是由地方国营转中央国营的，有太原建筑公司和山西省建筑工程公司；转为华北太原工程局的有四、五、六工程处。三是原私营建筑厂商，由公私合营转为地方国营。原宝山和广隆等8家私营安装厂商公私合营后，与水电合作社合并转为地方国营水电安装工程公司，原修缮工区和南北城区土木建筑合作社，组建为市修缮工程公司。与此同时，设计队伍也不断得到加强，成立了太原设计院等专业设计单位。职工队伍的素质也不断提高，工程技术人员近3000人，通过大搞技术革命和技术革新，消灭了肩挑人担的笨重体力劳动，实现了水平运输车子化，垂直运输半机械化和机械化，施工技术水平不断提高。

3、统一安排重点工程和市政公用设施的配套建设。“一五”期间，工业生产建设高速度发展。五年内工业总投资达8.4亿多元，新建了现代化的太原化工厂、太原化肥厂、太原磷肥厂、山西纺织厂、太原矿棉制品厂、太原重型机器厂、太原第一热电厂、第二发电厂、太原橡胶厂、太原制药厂等新工业企业37个；改造扩建了太原钢铁厂、山西机床厂、太原矿山机器厂、西山煤矿等134个老企业。1957年，全市工业总产值达5.4亿元，比1952年增长2.3倍，基本建成了五个工业区，建成区城市人口也由1952年底的38.17万人，到1957年的84.34万人，五年内净增人口46.17万人。

“一五”期间，全市新建房屋竣工建筑面积达468.69万 m^2 ，是“恢复时期”竣工面积53.49万 m^2 的8.8倍，是旧太原城建筑面积的1.56倍，其中新建住宅建筑面积是236.45万 m^2 。这一时期新建了较大的公共建筑有：迎泽宾馆东楼、五一百货大楼、省人民医院、太原工学院（现为太原工业大学）、长风剧场、并州饭店、人民电影院等。住宅建设方面，新建了万柏林、义井、重机、下元、新建路、十三冶、尖草坪、敦化坊、西铭、白家庄等十多个职工住宅小区。

市政设施建设方面：五年中，修通了迎泽大街。1954年，建成了迎泽大桥，打通了解放路、府东街（西段）、柳巷南路，新建和改建了并州路、建设路、新建路、和平路、晋祠路、太兰路等主要干道，形成了以70米宽的迎泽大街为主轴线的纵横交错的道路网。宽阔平坦的城市道路，贯穿全市各个工业区和旧城区，基本形成了全市的道路骨架。

1957年，城市道路由1952年的87.23公里发展到了193.96公里，新建排水明渠暗管91.38公里，初步形成了城北的排水系统，并建成日处理能力1万吨的北郊污水处理厂。

供水方面，新建了兰村水源一期工程，当时是全国最大的供

水工程，满足了北郊和西郊新发展区工业用水的需要。同时还在北固碾和万柏林新建了两座水厂，东郊建设了加压站，并在旧有水厂增加水井，满足了旧城及南部地区的生产和生活用水。1957年，自来水供水总量由1952年的155万吨，增加到1022万吨，管道长度由58.5公里，发展到150.6公里，供水人口由13.3万人，发展到51.8万人。

公交方面，公共汽车由1952年的17辆，1957年增加到67辆，营业线路达126公里，乘客人数达1976万人次。

园林绿化方面，新建了迎泽、晋祠和动物园三个公园，使昔日杂草丛生的臭水潭变成了绿树成荫、风景怡人的休息娱乐场所，绿化面积由1952年的30.9公顷，1957年发展到182.9公顷。

三、“二五”时期与调整时期（1958年～1965年）

1958年以来，太原的城市规划、建设和管理工作贯彻了“城市建设为工业生产服务”、“生活设施为工业生产让路”的指导思想。在“左”的思想干扰下，各行各业盲目“大跃进”，从1958年开始到1965年的八年中，太原市的经济发展和城市建设出现了一个马鞍形的起伏。

在“二五”期间的五年里，工业基本建设投资达17.4亿元，其中重工业占96.5%。这一时期建设的工业企业有：东、西山煤矿扩建，太钢大规模扩建和设备引进，建成电解铜厂、电解铝厂、太钢发电厂、第二发电厂、汾西机器厂和其它军工机械厂、平板玻璃厂、变压器厂、锅炉厂、拖拉机配件厂等，以及化工、机械、建材、轻工、电子、食品等一批地方国营工业企业。除1954年规划的五片工业区外，又形成城南、北营等工业区。这一时期地方国营企业和集体所有制街道工厂的大量发展，使工业生产在“二五”期间的头三年中持续增长，1958年到1960年工业总产值平均每年增长54.4%。由于国民经济比例失调，1961年至1962年，全市工业总产值平均每年下降33.2%，1962年太原市的

工业总产值从1960年的18.85亿元下降为8.41亿元。

这一时期，城市人口迅速增长，从1957年底的83万人，增长到1960年底的105万人。而这一时期非生产性建设投资比例大幅度减少。三年中，住宅投资仅有0.53亿元，城市建设投资仅0.49亿元，出现了城市住宅紧张。1960年，人均居住面积下降到 2.77m^2 的历史最低水平，并开始出现城市基础设施的紧张局面和超负荷运转状况。

由于国民经济比例失调，城市基础设施不能适应，再加上农业生产上的失误，导致城市供应紧张，不得不于1961年开始进行精简机构，压缩城市人口。1961年到1962年人口由105万人，压缩到79.5万人，共压缩回农村25万余人，基本建设投资由三年大跃进年平均投资的6.04亿元，1961年至1962年年平均压缩为1.24亿元；城市建设投资由三年大跃进年平均投资0.13亿元，压缩到1961年和1962年的平均投资0.024亿元。

在“二五”期间，城市建设资金占同期全市基建总投资的2.1%，城市建设发展很慢。由于“重生产、轻生活”，建国以来第一次出现城市“骨”、“肉”关系比例失调，城市基础设施失修失养情况也很严重。

1963年至1965年，由于贯彻执行了“调整、巩固、充实、提高”的方针，使全市经济和城市建设得到了恢复和发展。1965年，太原市的工业总产值增长到了16.79亿元；三年调整时期，太原市基本建设投资由三年大跃进的18.1亿元，紧缩为4.35亿元。其中生产性建设投资为3.46亿元；非生产性投资为0.89亿元。在调整时期，一批工程下马或缩小规模；一批工厂关、停、并、转，非生产性建设投资由大跃进时的9.3%提高到20%，城市建设三年内共投资0.21亿元，由“二五”时期占全市基建投资的2.1%提高到4.8%，而且，中央第一次确定了城市设施维护费的固定资金来源，使“骨”、“肉”比例失调的状况开始得到缓

和，城市基础设施失修失养的状况有了改善。

这一时期，太原市人民政府重新修订和颁布了建设用地、建筑管理、管线工程，征用土地补偿规定及违章建筑处理细则等五个管理办法，整顿和加强了城市建设管理。通过压缩城市人口和清理征用未用的土地工作，共收回因基本建设工程下马后的各项多余土地共计1.5万余亩，使城市规模得到了控制，城市建设和管理得到加强，城市建设开始走向正规。

1958年至1965年的八年中，太原市的房屋建筑竣工面积为546.29万 m^2 ，其中住宅竣工建筑面积157.43万 m^2 ，人均居住面积由1957年的2.95 m^2 ，提高到1965年的3.56 m^2 。城市道路由1957年的193.96公里，发展到1965年的305.5公里。拓宽了解放路南段，打通了府东街解放路至五一路段；建成新建南路西半幅路沥青路面，新辟崛围山旅游路，建成了一批小街小巷；新建了古交寨上汾河桥、并州南路沙河桥、上兰汾河漫水桥、小店汾河漫水桥等27座大小桥梁。太原市第一座日处理2万吨污水的污水处理厂——北部污水处理厂于1958年建成，1959年开始运转，自来水日供水能力由1957年的4.08万吨，1965年增加到25.06万吨；管道长度也由1957年的150.6公里，增加到1965年的331.4公里；用水人数由1957年的51.8万人，增加到1965年的86.4万人，普及率由57.9%提高到90.9%，公共交通工具由1957年的67辆，增加到1965年的153辆；营业线路长度增加到156公里，乘客人数达5101万人次。

四、“三五”和“四五”时期（1966年～1975年）

1966年至1975年十年“文化大革命”的大动乱，使太原市的城市建设又遭受了严重挫折。1966年下半年到1969年，城市规划和管理工作基本停顿。1970年至1973年城市规划管理机构——太原市城建局被撤销，全体干部、工程技术人员和职工被带家下放到农村安家落户，改造思想。当时的太原市革命委员会工交建组

仅设立了几个人的城建办公室来处理城建遗留杂务。在此期间，征用土地审批被批判为“管、卡、压”。一些单位征用土地，不办拨地文件，不标明批准界限面积，不留底，有的仅仅在单位测绘图上盖个章就算批准用地，大量单位建设时不办施工执照即行开工。十年中，规划废除、生产停顿、功能失调、人口失控、建筑杂乱、违章四起、市容不整、污染严重、交通不畅，公共福利设施紧张，“骨”、“肉”比例严重失调等等，给城市建设带来了难以估量的严重后果。

十年间，全市先后建成了一批轻纺工业和电子工业企业。但由于随意选址，许多工厂混杂于居住区内，严重影响居民生活和休息，造成了居民区环境污染，许多单位任意占用规划道路，约有30余条规划道路被占，近百条已形成的城市道路被不同程度占用，形成了道路的“蜂腰”、“瓶颈”、“堵头”。城西水系约4万 m^2 的水面被一些工厂、单位、街道倾倒灰渣垃圾、填湖侵占，约占原有水面的三分之二，活水系成了臭水坑。南沙河、北沙河以及11条市区附近的防洪支河因沿河一些工厂、单位倾倒废渣、垃圾而使河床缩窄，影响泄洪。由于水资源管理不善，过度集中超量开采，使地下水资源遭到破坏。如菜园村地区水位下降，大量水井报废；兰村水源从1965年开始水位逐年下降；晋祠泉水在五十年代天然流量为每秒2 m^3 左右，七十年代化工区供排水站在上游开化沟一带建有三座泵房，每秒开采0.5至0.75 m^3 ，使晋祠泉流量减少到每秒1.3 m^3 。后来下游平泉又开凿自流井群。上、下游开采袭夺，破坏了晋祠名泉。

十年动乱期间，全市基本建设投资为20.1亿元，其中生产性为16.9亿元，占84.1%；非生产性投资为3.16亿元，占15.9%。非生产性建设中，城市建设投资只有0.45亿元，仅占基本建设投资额的2%。十年中，城市三项费用按国家规定总收入为2.26亿元，被挪用的资金竟达1.08亿元，占到总收入的48%，其中最严

重的是1970年至1972年，三年间，三项费用总收入7270万元，被挪用的就有5149万元，占70%，挪用范围很广泛，包括军队、地方、工业、农业、文教、卫生、楼堂馆所，无所不用。

1970年，太原市修建了第二汾河大桥——胜利桥，1974年建成了汾河隧道，对改善城市东西向交通起到了一定作用，但由于未进行规划即上马施工，汾河地下隧道仅宽6米，机动车不能对开，只能单向放行，影响了工程效益。1976年开始打通迎泽东大街，1977年竣工通车，使迎泽大街这条主轴线终于形成。但由于盲目将这条大街宽度定为80米，移动国防工办招待所的六层大楼、语录牌等，浪费了许多资金。1975年建成了新火车客运站，解决了旧车站和铁路布局不合理的问题，但由于没有严格的城市建设管理，施工中未执行原规划确定的高程，影响了车站建筑和四周道路坡度和视线。1975年，太原市的城市居民住宅建筑面积为632.45万平方米。城市道路长度为402.05公里，桥梁为55座，自来水厂为8个，日供水能力为37.68万吨，管道长度为389.8公里，用水人数为98.7万人，普及率93.2%，公共交通工具240辆，乘客人数为4340万人，公园为5个，城市绿化面积2513.4公顷。

五、“五五”、“六五”和“七五”期间（1976年～1990年）

1976年粉碎“四人帮”以后，特别是党的十一届三中全会以来，清算了“左”的错误思想，澄清了在城市问题上的混乱认识，使城市建设和管理重新提到了国家的议事日程，国家明确制定了“控制大城市规模，合理发展中等城市，积极发展小城市”的城市发展基本方针，提出了恢复和加强城市规划工作，加快城市住宅和各项基础设施的建设，增加城市维护和建设资金，加强城市管理等一系列方针政策，使太原城市建设和管理进入了一个崭新的振兴时期。截至1990年底，太原市建成区面积发展到了

168平方公里，是旧太原城的5.4倍；城市人口发展到148.32万余人，是旧太原城人口的7.4倍，已成为全国的特大城市之一。

第一，城市规划不断加强

党的十一届三中全会以后，市政府根据国务院和省政府的要求，专门成立了城市总体规划办公室，于1979年9月开始组织各方面专家、工程技术人员编制1981年至2000年的城市总体规划。1981年编制完毕，1982年报国务院审批。1985年5月19日，国务院批准了这个总体规划，展示了太原市城市发展的一幅宏伟蓝图。规划的主要内容有：

确定了城市性质，即太原市是山西省省会，是以煤炭、冶金、机械、化工为主的重工业城市。到2000年城市人口规模控制在135万人左右，到2000年建成区总面积达164平方公里，人均用地为122平方米。调整了工业布局。要求在现有功能分区的基础上，对居住区内污染严重、分布不合理的工业企业作了调整，市区内不再增建新项目，工业生产走以内涵为主的道路。改变1954年规划的单中心封闭式城市结构为多中心敞开式组团结构。按照汾河、沙河和铁路、干道等自然地形，根据职工的居住、工作的分布状况和交通条件等，把全市划分为9个组团，每个组团都是生产、生活的综合体，有工业区、生活区、防护绿带、道路交通、公园绿地，设有公共活动的服务中心，有商业服务、文化教育、体育、医疗等各种完善的设施和市政工程系统，各组团可以就近解决居民生活、工作、交通、游憩和商业服务等日常活动的需要，既方便了群众，也减轻了对旧城附近市区中心的压力。取消了1954年规划的行政中心、游行集会广场，规划了全市性的居住区和商业服务文化中心。规划了全市性的大型公共建筑以迎泽大街为中心，从火车站一直延伸到西山脚下。在现状道路骨架的基础上，形成了分工明确，各行其道的市内和对外交通运输网。新建石太线电气化铁路，建设城市铁路环线，新建北营、汾西铁路